

**28** MAI 2011

Gelbe Serie

**LITRA**

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
Service d'information pour les transports publics  
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici  
Survetsch d'informaziun per il traffic public

# Neue Dynamik für die Schweizer Metropolen

---

Die Agglomerationsprojekte  
Durchmesserlinie Zürich (DML),  
Mendrisio–Varese (FMV) und  
Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)

Bern, Mai 2011

Die LITRA dankt der Kommunikation Personenverkehr SBB und den Projektverantwortlichen CEVA, DML und FMV.

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>1. Einführung</b>	<b>5</b>
<b>2. Die drei Grossprojekte im Überblick</b>	<b>6</b>
<b>3. Projekte mit einer Geschichte</b>	<b>8</b>
3.1. CEVA: hundert Jahre alt	8
3.2. FMV: ein dringendes Projekt des Infrastrukturfonds	8
3.3. DML: Beschleunigung im Knoten Zürich	8
<b>4. Grossprojekte mit Mehrwert</b>	<b>9</b>
4.1. Gemeinsamkeiten der drei Grossprojekte	9
4.2. Die Unterschiede der drei Grossprojekte	9
<b>5. Kundenvorteile</b>	<b>11</b>
5.1. Kürzere Reisezeiten	11
5.2. Mehr Züge	11
5.3. Neue und moderne Bahnhöfe	12
<b>6. Einfluss auf die Entwicklung der Grossräume</b>	<b>13</b>
6.1. CEVA: städtische Entwicklung	13
6.2. DML: geschäftliche Entwicklung	14
6.3. FMV: touristische Entwicklung	14

---

# Vorwort

Die schweizerische Verkehrspolitik orientiert sich an zwei Grundsätzen: Einerseits herrscht Einigkeit, dass unser Land flächendeckend von den Zentren bis in die peripheren Gebiete hinaus zweckmässig erschlossen ist. Andererseits sind die Städte zusammen mit ihren Agglomerationen die grossen Verkehrsknoten unseres Landes, wo sich internationaler, nationaler sowie regionaler und lokaler Verkehr auf engstem Raum überlagern. Diese beiden Herausforderungen lassen sich in unserem vielgestaltigen und föderal aufgebauten Land nur dann erfolgreich umsetzen, wenn es gelingt, Verständnis für die gegenseitigen Interessen und einen breiten Konsens zu finden.

Ein gutes Beispiel dafür ist der vor drei Jahren geschaffene Infrastrukturfonds. Er wird im Verlauf der nächsten 20 Jahre sechs Milliarden Franken für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stellen. Der Bund will damit einen wesentlichen Beitrag leisten, damit die Agglomerationen ihre gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Entwicklungschancen aber auch ihre Verantwortung, die sie für das ganze Land tragen, wahrnehmen können.

Die in diesem Exposé dargestellten drei Projekte werden massgeblich aus dem Infrastrukturfonds «kofinanziert». Nebst dem Bund leisten auch die involvierten Kantone und die Nachbarländer ihren Anteil. Die Bauten sind nicht nur eine rund vier Milliarden Franken teure Investition, sie sind in diesen dicht besiedelten Räumen auch eine kühne, technische Meisterleistung. Wer es nicht selbst gesehen hat, wird kaum ahnen, dass zwanzig Meter unter der Oberfläche eines pulsierenden Stadtzentrums ein hochmodernes, neues Eisenbahnnetz samt Bahnhöfen entsteht.

Die vorliegende Gelbe Serie hat den Ansatz gewählt, die historischen Hintergründe, die Gemeinsamkeiten, die Unterschiede, die Zielsetzungen und den Kundennutzen der drei Projekte nebeneinander darzustellen.

Zusammen mit dem neuen Gotthard-Basistunnel der NEAT werden wir in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts die CEVA, die DML und die FMV in Betrieb nehmen können. Zu Recht darf unsere Generation darauf stolz sein, dass sie in der ersten Hälfte dieses neuen Jahrhunderts nicht nur Eisenbahngeschichte schreibt, sondern gleichzeitig die Weichen für eine nachhaltige Bewältigung der Mobilität stellt.

Ständerat Dr. Peter Bieri, Präsident der LITRA

---

# 1. Einführung

In diesem Jahrzehnt werden drei grosse Agglomerationsprojekte entstehen. Sie fügen sich in die Dynamik des Regionalverkehrs ein, der seit mehreren Jahren stetig zunimmt. Diese Projekte verfügen über ein riesiges Entwicklungspotenzial nicht nur in Sachen Mobilität und Raumplanung, sondern auch wirtschaftlich mit positiven Auswirkungen auf den Arbeits-, Immobilien- und Wohnungsmarkt.

Jeden Tag benützen über 500'000 Passagiere den Regionalverkehr. Ein Drittel davon setzt seine Fahrt auf dem Fernverkehrsnetz fort, was zeigt, wie wichtig und komplementär diese beiden Verkehrsformen für unser Land sind.

Die drei grossen Agglomerationsprojekte, die in diesem Jahrzehnt entstehen, tragen zur engeren Verknüpfung der regionalen, nationalen und sogar internationalen Beziehungen bei. Im Moment tragen sie noch Bau- und Projektnamen: Durchmesserlinie Zürich (DML), Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) und Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA).

## 2. Die drei Grossprojekte im Überblick

### Durchmesserlinie Zürich DML

Das Herzstück der DML ist der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, der in 16 Metern Tiefe unter den Kopfgleisen 4 bis 9 des Hauptbahnhofs Zürich zu liegen kommt. Die Züge Richtung Oerlikon (Osten) fahren zuerst durch den Weinberg-Tunnel und biegen fünf Kilometer weiter in den Bahneinschnitt Oerlikon ein. Richtung Zürich-Altstetten (Westen) führt die DML über zwei neue Brücken: Letzigraben und Kohlendreieck.

**Projekt:** DML (Durchmesserlinie Zürich / Durchgangsbahnhof Löwenstrasse)

**Streckenlänge:** 9.6 km, davon 100 Prozent Neubau

**Beginn der Arbeiten:** September 2007

**Eröffnung:** Mitte 2014 (Bahnhof Löwenstrasse und Weinberg-Tunnel) bzw. Ende 2015 (Brücken nach Zürich-Altstetten).

**Einzugsgebiet:** über 1 Million Einwohner

**Kosten:** 2.031 Milliarden Franken, davon 677 Millionen vom Kanton Zürich und 1.354 Milliarden von Bund und SBB, welche die DML für den Fernverkehr benötigt.

[www.durchmesserlinie.ch](http://www.durchmesserlinie.ch), [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

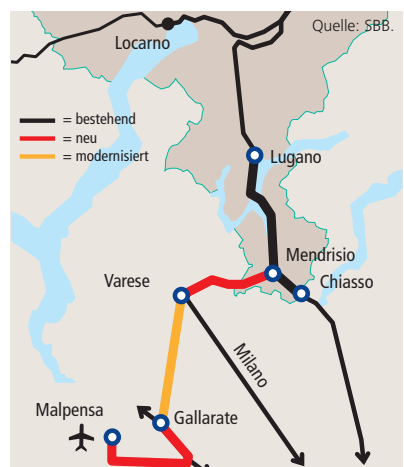


### Bahnlinie Mendrisio–Varese FMV

Dank der FMV und der Neubaustrecke von 6.6 km zwischen Stabio (CH) und Arcisate (I) liegen die Agglomerationen von Lugano und Chiasso (CH), Como und Varese (I) nicht mehr an zwei unterschiedlichen Linien, sondern werden miteinander verbunden. Der Anschluss an den Mailänder Flughafen Malpensa, sowie an die Romandie und an Bern via Lötschberg–Simplon, wird stark vereinfacht.

**Projekt:** FMV (Ferrovia Mendrisio–Varese)

**Streckenlänge:** 17.7 km, davon 6.6 km Neubaustrecke und 6.6 km auf Schweizer Boden



**Beginn der Arbeiten:** Ende 2008

**Eröffnung:** Ende 2013

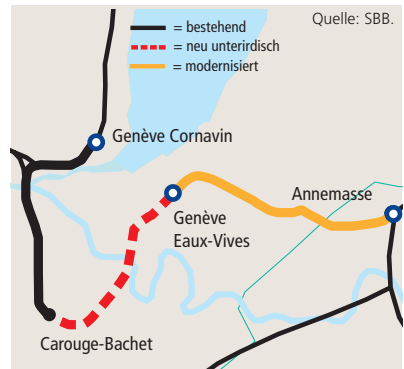
**Einzugsgebiet:** 600'000 Einwohner

**Kosten:** 476 Millionen Franken, davon werden 137 Millionen zu gleichen Teilen von Bund und Kanton Tessin getragen, während Italien den Hauptteil trägt.

**[www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/MendrisioVarese](http://www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/MendrisioVarese)**

## **Bahnlinie Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA**

Heute entspricht die Linie auf Schweizer Seite (Cornavin–La Praille; SBB) und auf französischer Seite (Eaux-Vives–Annemasse; SNCF) einer Stichstrecke, denn es fehlt das Gliedstück La Praille–Eaux-Vives. Auf 6.2 km Neubaustrecke (davon 4.8 km untertags) stellt die CEVA die Verbindung zu den bestehenden Strecken her. Die übrigen Abschnitte werden den geltenden bahntechnischen Normen und dem durchquerten städtischen Gebiet angepasst. So wird die CEVA zum Rückgrat der künftigen S-Bahn Frankreich-Waadst-Genf, die bis Coppet (CH) und Bellegarde (F) weitergeführt wird.



**Projekt:** CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse)

**Streckenlänge:** 16 km, davon 6.2 km Neubaustrecke und 14.1 km auf Schweizer Boden.

**Beginn der Arbeiten:** Ende 2011 oder Anfang 2012

**Eröffnung:** 6 Jahre nach Arbeitsbeginn

**Einzugsgebiet:** 900'000 Einwohner

**Kosten:** 1.5 Milliarden Franken. Auf Schweizer Seite teilen sich der Kanton Genf (43 Prozent) und der Bund (57 Prozent) die Finanzierung. Die französischen Partner kommen für 244 Millionen EUR auf.

**[www.ceva.ch](http://www.ceva.ch)**

---

## 3. Projekte mit einer Geschichte

### 3.1. CEVA: hundert Jahre alt

1884 nahm das Stimmvolk ein Projekt an, das eine Verbindung zwischen Cornavin und Annemasse vorsah. Der grenzüberschreitende Abschnitt Eaux-Vives–Annemasse wurde 1888 in Betrieb genommen. Der Rest geriet in Vergessenheit. 1912 vereinbarten Bund, SBB und Kanton Genf die Fertigstellung der Strecke. Aufgrund von Krisen zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Projekt weiter verschoben und erst 1939, im Rahmen der Umgestaltung von La Praille in einen Güterbahnhof, wieder aktiviert. Zehn Jahre später verkehrten zwischen dem Hauptbahnhof Cornavin und La Praille die ersten Züge. Doch das letzte Bindeglied zwischen La Praille und Eaux-Vives fehlte immer noch. 2001 kamen der Fertigbau und die Modernisierung der grenzüberschreitenden Linie wieder auf den Tisch. Am 29. November 2009 stimmte das Genfer Stimmvolk mit 61.2 Prozent einem Zusatzkredit zu, mit dem der vollständige Bau der CEVA möglich wurde.

### 3.2. FMV: ein dringendes Projekt des Infrastrukturfonds

Die Idee, zwischen Mendrisio und Varese via Stabio eine Linie zu bauen, stammt aus den späten 1980er Jahre. Die ersten Machbarkeits- und Ausführungsstudien des Kantons Tessin und der Region Lombardei gehen auf die Jahre 1994 bis 1996 zurück. Ab 1998 begann sich das Bundesamt für Verkehr für das Projekt zu interessieren und gab eine Studie über Prognosen zum grenzüberschreitenden Verkehrsstrom in Auftrag. Die Resultate bestätigten die ersten Schätzungen, worauf der Bund den Bau der FMV als dringendes Projekt im Rahmen des Infrastrukturfonds empfahl.

### 3.3. DML: Beschleunigung im Knoten Zürich

Ende der 1990er Jahre kam eine Studie zum Wirtschaftsstandort Zürich zum Schluss, dass die DML von verschiedenen Varianten die beste Lösung ist, um den Knoten Zürich zu entlasten. 2001 nahm das Zürcher Stimmvolk die Finanzierung des Projekts mit grossem Mehr an. Bereits 2002–2004 wurden erste Investitionen für die Vorbereitung der Bauarbeiten vorgenommen. Der erste Spatenstich erfolgte 2007. Ab 2008 wurde die Projektfinanzierung korrigiert und mit den Kosten für den Bau der Gleise 7 und 8 in Zürich Oerlikon ergänzt.



---

## 4. Grossprojekte mit Mehrwert

### 4.1. Gemeinsamkeiten der drei Grossprojekte

- Alle drei Grossprojekte geben der Mobilität neuen Aufwind. Die betroffenen Regionen leiden unter überlasteten Strassen. Bei der FMV und der CEVA sind dafür die Grenzübergänge emblematisch. Hier liegt der Anteil der Bahn am Gesamtverkehr (Modalsplit) extrem tief: je nach Standort zwischen 1 und 10 Prozent (Schweizer Schnitt: 36 Prozent). Im Tessin tragen über 40'000 Grenzgänger jeden Tag zu Staus auf der A2 südlich von Lugano bei. In Genf fahren täglich über 50'000 Autofahrer über die Grenze bei St. Julien. Dasselbe trifft auch auf andere Grenzübergänge zu.
- Alle drei Grossprojekte betreffen Einzugsgebiete mit grossem wirtschaftlichem und demografischem Entwicklungspotenzial. Die Region Zürich umfasst über 1 Million Einwohner, während es im Grossraum Frankreich-Genf 900'000 und im Grossraum Italien-Tessin 600'000 Einwohner sind.
- Alle drei Grossprojekte werden vom Bund in gleicher Weise finanziert: via Infrastrukturfonds, der von der Mineralölsteuer gespeisen wird. Er wurde 2008 geschaffen und dient während 20 Jahren der Finanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs. Er deckt die erforderlichen Investitionen in der Höhe von 30 bis 50 Prozent ab, wobei die Restbeträge von den betroffenen Kantonen, Städten und Verkehrsunternehmen getragen werden. Bei der FMV und der CEVA kommt die Beteiligung Italiens (über die Hälfte) bzw. Frankreichs (weniger als die Hälfte) dazu.
- Alle drei Grossprojekte schliessen eine Lücke im Gesamtbahnnetz. Mit der DML wird der Hauptbahnhof Zürich vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof. Die FMV dient als Verbindungsglied zwischen den zwei separaten Linien nach Como bzw. Varese. Die CEVA schliesslich verbindet zwei Strecken, die heute in La Praille und in Eaux-Vives enden.
- Alle drei Grossprojekte werden in den 2010er Jahren in Betrieb genommen. Sie stellen eine wichtige Etappe für den künftigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs dar.

### 4.2. Die Unterschiede der drei Grossprojekte

- Die FMV verläuft auf 17.7 km im Wesentlichen oberirdisch in einem landwirtschaftlich geprägten und kaum bebauten Umfeld. Die DML verläuft auf 60 Prozent ihrer Strecke unterirdisch in einem Umfeld, das intensiv genutzt und dicht besiedelt ist. Dies trifft auch für die CEVA zu, deren unterirdischer Streckenanteil in derselben Grössenordnung liegt.
- Die DML befindet sich in einem fortgeschrittenen Baustadium. Bei der FMV haben die Arbeiten auf italienischer und schweizerischer Seite begonnen. Für die CEVA erfolgt der erste Spatenstich Ende 2011 oder Anfang 2012 nach Behandlung aller hängigen Einsprachen durch das Bundesverwaltungsgericht.
- Die DML wird in einem rein schweizerischen politischen und wirtschaftlichen Umfeld gebaut (Bund, Bundesamt für Verkehr, Kanton Zürich, SBB, ZVV). Bei der FMV und der

CEVA sind die Baupartnerschaften grenzüberschreitend, was politische Prozesse und Entscheidungen sowie juristische und finanzielle Konstrukte komplex macht.

- Die Betreiber der DML und der FMV (ZVV bzw. TILO) sind auf den Regionalverkehr ausgerichtet, während für die CEVA und die künftige S-Bahn Frankreich-Waad-Genf erst noch ein Geschäftsmodell entwickelt werden muss. Die Projektpartnerschaft zwischen SBB und SNCF wird zurzeit im Projekt- und Marketingunternehmen Transferis konkretisiert.

---

## 5. Kundenvorteile

### 5.1. Kürzere Reisezeiten

**Im Grossraum Zürich** werden die Reisezeiten bei Fahrten durch den unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse verkürzt. Der ICN Genf–Biel–St. Gallen, der IC Genf–Bern–St. Gallen, der IC Brig–Bern–Romanshorn und der IR Basel–Zürich-Flughafen sind ab 2015 um 3 Minuten schneller. Dieses Ergebnis wird dank der technischen Leistungsfähigkeit der neuen Doppelstock-Fernverkehrszüge auf der Ost-West-Achse noch verbessert. Auf dem S-Bahn-Netz gewinnen Reisende der S2 und S8 nach Zürich-Nord ca. 6 Minuten. Die S14 wird zu einer Direktverbindung zwischen dem Knonauer Amt und Zürich-Nord.

**Im Grossraum Frankreich-Waadts-Genf** verschafft die CEVA auf grenzüberschreitenden Fahrten einen Zeitgewinn von etwa 30 Minuten, und die Pendler müssen das Verkehrsmittel nicht mehr wechseln. Die Fahrt Genf-Cornavin–Annemasse dauert 20 Minuten, Thonon-les-Bains–Lancy-Pont-Rouge 48 Minuten. Auf den anderen, innerschweizerischen Verbindungen beträgt der Zeitgewinn etwa 15 Minuten.

**Im Grossraum Italien-Tessin** verbindet die FMV Lugano in 1 Std. 20 Minuten mit dem Mailänder Flughafen Malpensa. Heute verläuft dieselbe Fahrt über Milano Centrale mit doppelt so langer Reisezeit und Umsteigen in Mailand. Auch die Reise zwischen dem Tessin und der Romandie (via Italien–Simplon) wird kürzer. So wird die Fahrt Lugano–Lausanne mit 4 Std. 20 eine gute halbe Stunde weniger dauern als via Zürich oder Luzern. Mit der Eröffnung des Gotthard- und des Monte-Ceneri-Basistunnels wird die Verbindung via Deutschschweiz wieder ein wenig schneller sein.

### 5.2. Mehr Züge

**Mit der CEVA** und der künftigen S-Bahn Frankreich-Waadts-Genf wird das Kernstück der Agglomeration, Genf-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, an 7 Tagen die Woche alle zehn Minuten mit einem Zug bedient. Zu den Stosszeiten wird Genf-Cornavin alle 30 Minuten mit Versoix, Coppet, Thonon, Evian, St. Gervais, Cluse und Annecy verbunden. Zwischen Lausanne, der Waadtländer Côte, Genf und Annemasse werden jede Stunde zwei Regio-Express (RE) verkehren, die in Lancy-Pont-Rouge und Genf-Eaux-Vives halten.

**Mit der FMV** wird die Strecke Bellinzona–Lugano–Chiasso–Como im Regionalverkehr im Halbstundentakt mit der Linie Porto Ceresio–Varese–Gallarate–Milano verbunden. Die Fernverkehrszüge auf der Nord-Süd-Achse profitieren folglich in Lugano von optimalen Anschlüssen nach Varese. Die InterRegio-Züge (IR) zwischen dem Tessin und dem Mailänder Flughafen Malpensa fahren alle zwei Stunden.

**Mit der DML** fahren ab 2014 vier S-Bahn-Linien im Halbstundentakt durch den Weinbergtunnel. Ab 2015, wenn die Durchmesserlinie Zürich ihren Betrieb vollumfänglich aufgenommen hat, kommen jede Stunde fünf Fernverkehrszüge zum Regionalverkehr hinzu. Somit wird der Weinbergtunnel alle zwei Minuten von einem Zug durchfahren werden.

### 5.3. Neue und moderne Bahnhöfe

**In Zürich** beinhaltet die DML insbesondere den Bau des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse mit vier Gleisen. Er wird über eine Ladenpassage mit dem bestehenden unterirdischen Bahnhof Museumstrasse verbunden, der 1990 gebaut worden war und ganz dem S-Bahn-Verkehr vorbehalten ist. Mit seinen vier Gleisen verfügt der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse über dieselbe Kapazität wie der oberirdische Hauptbahnhof mit seinen 15 Kopfgleisen.

**In Genf** sieht das CEVA-Projekt fünf neue Haltestellen vor: Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet (La Praille), Champel-Hôpital, Genève-Eaux-Vives und Chêne-Bourg. Sie werden vom international anerkannten Architekten Jean Nouvel gestaltet. Mehrere Bahnhöfe in Frankreich und der Schweiz (u. a. der Hauptbahnhof Genf-Cornavin) werden renoviert, damit die CEVA-Infrastruktur der künftigen S-Bahn Frankreich-Waadt-Genf gewachsen ist. Insgesamt werden 40 Bahnhöfe auf einer Streckenlänge von 230 km in einem Umkreis von 60 km um Genf-Cornavin und Annemasse miteinander verbunden.

**Im Tessin und in Italien** sind vier neue Haltestellen auf der Linie Mendrisio–Varese geplant. In der Schweiz handelt es sich um Stabio und Gaggiolo, das zu einem wichtigen Grenzknoten wird; in Italien um Arcisate und um Induno-Olona. Dabei wird mit dem Neubau von P+R besonderes Gewicht auf den kombinierten Verkehr gelegt.



Visualisierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse (DML). Quelle: SBB

## 6. Einfluss auf die Entwicklung der Grossräume

### 6.1. CEVA: städtische Entwicklung

Dank der von der CEVA geschaffenen Dynamik können mehrere Dutzend Hektaren Brachen auf und neben der Strecke genutzt und somit Wohnraum und Arbeitsplätze dies- und jenseits der Grenze geschaffen werden.

So stehen im Quartier La Praille 18.4 ha Bauland zur Verfügung, um 600 Wohnungen und 4600 Arbeitsplätze zu schaffen (Projekt SOVALP). Im Bereich LaPraille-Acacias-Vernets (PAV) sind es 230 ha, 14'000 Wohnungen und 15'000 Arbeitsplätze. Weitere ambitionöse Entwicklungsprojekte entstehen rund um die Haltestelle Carouge-Bachet: das Quartier La Chapelle-Les Sciens mit einem Potenzial von 1'350 Wohnungen, sowie die Quartiere Trèfle blanc und Trèfle d'or. Im Quartier Eaux-Vives stehen 5.2 ha zur Verfügung, um 250 Wohnungen und 400 Arbeitsplätze zu schaffen (Projekt SOVAGEV). Hier soll auch die Nouvelle Comédie, das neue Stadttheater, entstehen. In Chêne-Bourg stehen rund um den Grenzbahnhof 2.8 ha zur Verfügung, um 250 Wohnungen und 500 Arbeitsplätze zu schaffen (Projekt SOVACB). Beim Bahnhof Annemasse, der zum Bahnknoten und zum Umsteigepol des öffentlichen Verkehrs ausgebaut wird, stehen knapp 40 ha zur Verfügung, um 1500 Wohnungen und 1500 Arbeitsplätze zu schaffen.

Auch die Natur kommt in diesem Grosstadt-Projekt auf ihre Rechnung. Die aktuelle Eisenbahnlinie zwischen Eaux-Vives und Annemasse wird auf Doppelspur ausgebaut und in den Untergrund verlegt. Dies lässt oberirdisch Platz für einen Grünstreifen von 3.7 km Länge für die Liebhaber des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velofahrer, Rollschuhfahrer usw.).



Die geplante Station Eaux-Vives (CEVA). Quelle: SBB

## 6.2. DML: geschäftliche Entwicklung

Mit dem Bau des Kernstücks der DML, des neuen unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse, können 2500 m<sup>2</sup> Ladenfläche geschaffen werden.

So kommen etwa 20 neue Geschäfte zu den bestehenden 135 im ShopVille-RailCity Zürich hinzu, die in der Gessnerallee gebaut werden und die zwei unterirdischen Bahnhöfe Museumstrasse und Löwenstrasse mit der Halle des Hauptbahnhofs verbinden.

Der Ausbau der Ladenfläche trägt wesentlich zur Belebung der unterirdischen Passagen und Hallen bei. So wird der Passagierstrom besser verteilt, ein attraktiver Zugang zur Stadt geschaffen und die Ladenvielfalt ausgebaut.

Eine klare und einfache Gestaltung verbessert die Orientierung im unterirdischen Bereich. Raumnutzung und Gebäudeform verleihen dem Ganzen ein eigenes Gepräge. Das Ladengeschoss zeichnet sich durch ein schlichtes und liches Ambiente aus.

Seit 2003 boomen die RailCity-Bahnhöfe in der ganzen Schweiz. Sie existieren heute in neun Schweizer Grossbahnhöfen: Genf-Cornavin, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich.

Mit der Eröffnung der Gessnerallee baut Zürich den Vorsprung auf die anderen RailCity-Bahnhöfe aus. Ihr Kundenpotenzial wird von heute 300'000 auf 500'000 ausgedehnt.

## 6.3. FMV: touristische Entwicklung

Die Verbindung Mendrisio–Varese erleichtert die Pendlerfahrten und bringt zudem einen grossen Vorteil für den Tourismus- und Freizeitverkehr. Die Seen auf italienischer und Schweizer Seite – Lago di Lugano, di Como, di Varese und Lago Maggiore – sind geschätzte Ferien- und Ausflugsziele, gerade auch wegen den zahlreichen sportlichen Möglichkeiten.



ten, die sie bieten. Lugano, Como und Varese sind geschichtsträchtige Kulturstädte, deren Dynamik wohlbekannt ist.

Ein erster Live-Test der Attraktivität und Leistungsfähigkeit der FMV ist für 2015 geplant. Dann findet in Mailand vom 1. Mai bis 31. Oktober die Weltausstellung statt, und die Verbindung mit dem Mailänder Flughafen Malpensa via Varese sollte bis dahin eröffnet sein. Eine gute Gelegenheit, um Besuchern aus der ganzen Welt qualitativ hochstehende Verkehrsverbindungen zu bieten.

Die nächste Etappe ist die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2017, zwei Jahre später die des Monte Ceneri. Bellinzona und Lugano liegen dann nur noch 12 Minuten auseinander statt 27 wie heute. Auch auf der Nord-Süd-Achse sind die Zeiteinsparungen beträchtlich. Hinzu kommen moderne und leistungsfähige Züge. Die FLIRT-Kompositionen des Regionalverkehrsnetzes TILO (Ticino-Lombardia) gehören bereits zum Landschaftsbild. Neue Doppelstock-Fernverkehrszüge und neue internationale Züge werden den Fahrzeugpark vervollständigen.



Die neue Station Chêne-Bourg (CEVA). Quelle: SBB



